Deutscher Bundestag **Drucksache 19/16918**

19. Wahlperiode 29.01.2020

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Oliver Luksic, Dr. Christian Jung, Bernd Reuther, Daniela Kluckert, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Sandra Bubendorfer-Licht, Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Thomas Hacker, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Manuel Höferlin, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Karsten Klein, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Alexander Müller, Frank Müller-Rosentritt, Dr. Martin Neumann, Hagen Reinhold, Christian Sauter, Frank Schäffler, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Dr. Florian Toncar, Gerald Ullrich, Johannes Vogel (Olpe), Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung

– Drucksachen 19/15622, 19/16402, 19/16909 –

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Ein attraktiver Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist für die Erfüllung der Mobilitätswünsche der Bürgerinnen und Bürger von entscheidender Bedeutung. Um "die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs attraktiver zu gestalten und die Fahrgastzahlen zu erhöhen", plant die Bundesregierung nun im Rahmen des Klimapakets eine stufenweise Erhöhungen der sogenannten Regionalisierungsmittel (Quelle: Gesetzentwurf der Bundesregierung, Drucksache 19/15622). Diese Regionalisierungsmittel stehen seit Inkrafttreten des Regionalisierungsgesetzes im Jahr 1996 den Ländern zur Finanzierung des SPNV zur Verfügung.

Im Jahr 2019 konnten die Ländern insgesamt rund 8,65 Milliarden Euro für die Finanzierung von Verkehrsangeboten im SPNV einsetzen. Der vorliegende Gesetzentwurf sieht nun sowohl eine stufenweise Erhöhung in den Jahren 2020, 2021 und 2023 sowie eine Dynamisierung der Mittel um 1,8 Prozent pro Jahr vor. Damit würden sich die Regionalisierungsmittel im Zeitraum von 2020 bis 2031 um rund 5,25 Milliarden Euro auf ca.10,72 Milliarden Euro im Jahr 2031 erhöhen.

Während das Ziel der Stärkung des Verkehrsangebots auf der Schiene unterstützenswert ist, trägt eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel jedoch nur unzureichend dazu bei, mehr Verkehr im SPNV zu generieren. Denn laut Bundesnetzagentur flossen im Jahr 2018 rund 49 Prozent der Regionalisierungsmittel über Trassenpreise und Stationsentgelte an die Infrastrukturgesellschaften des Bundes. (Quelle: Bundesnetzagentur, Marktuntersuchung Eisenbahnen 2019). Rund die Hälfte der zusätzlichen 5,25 Milliarden Euro würde demnach nicht den Aufgabenträgern der Länder für eine Ausweitung des Verkehrsangebotes zu Gute kommen, sondern der Eisenbahninfrastruktur. Unbestritten ist die Notwendigkeit weiterer Investitionen zur Modernisierung und zum Ausbau des Schienennetzes. Jedoch gibt es bereits etablierte Verfahren, über die der Bund die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel in die bundeseigene Schieneninfrastruktur investiert. Neu- und Ausbaumaßnahmen erfolgen entsprechend dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege. Für Ersatzinvestitionen in das Bestandsnetz stehen Bundesmittel im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zur Verfügung. Die durch den vorliegenden Gesetzentwurf geplante Subventionierung der Infrastruktur über den Umweg der Regionalisierungsmittel wäre jedoch nicht nur ineffektiv, sondern vor allem intransparent.

Einfacher und effektiver wäre es demnach, die veranschlagten zusätzlichen Gelder nicht in Form zusätzlicher Regionalisierungsmittel an die Aufgabenträger auszuschütten, sondern diese zur gezielten Senkung der Trassenpreise im SPNV einzusetzen. Denn wie bereits dargestellt, zielt der vorliegende Gesetzentwurf explizit darauf ab, dass die erhöhten Mittel zur Bestellung zusätzlicher SPNV-Verkehre führen sollen - nicht zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur. Durch eine Senkung der Trassenentgelte könnte dieser Anspruch vollumfänglich erreicht und das Ziel des Gesetzentwurfes deutlich zielgerichteter erfüllt werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung daher auf,

die zusätzlichen Mittel im Zeitraum von 2020 bis 2031 in Höhe von insgesamt rund 5,25 Mrd. Euro nicht zur Erhöhung der Regionalisierungsmittel, sondern uneingeschränkt für eine Absenkung der Trassenentgelte für den Schienenpersonennahverkehr zu verwenden.

Berlin, den 28. Januar 2020

Christian Lindner und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.